

## **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENGENDALIAN BECAK MOTOR (BENTOR) DI KECAMATAN TAMALATE KOTA MAKASSAR**

**Nur Amalia**

Jurusan Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Makassar

Email: [nuramalia1565140017@gmail.com](mailto:nuramalia1565140017@gmail.com)

### ***Abstrak***

*Implementasi Kebijakan Pengendalian Becak Motor (Bentor) Di Kecamatan Tamalate Kota Makassar. Skripsi. Fakultas ilmu social universitas negeri makassar. Dibimbing oleh Dr. Muhammad NurYamin M.Si. dan Dr. H. Muhammad Guntur M.Si. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Kebijakan Pengendalian Becak Motor (Bentor) di Kecamatan Tamalate Kota Makassar. Jenis penelitian ini adalah kualitatif yang bersifat deskriptif. Teknik pengumpulan data dengan metode wawancara dan observasi serta dokumentasi. Hasil penelitian bahwa Implementasi Kebijakan Pengendalian Becak Motor (Bentor) Di Kecamatan Tamalate Kota Makassar belum berjalan dengan baik serta di keseluruhan Kota Makkassar pengoperasiaanya belum berjalan secara maksimal. Sehingga menimbulkan Dampak yang terjadi dalam Pengendalian Kebijakan Becak Motor (Bentor) saat ini yaitu kurangnya pengawasan sehingga masih banyaknya bentor yang belum menaati arus lalu lintas yang dapat menimbulkan kemacetan kota makassar.*

*Kata Kunci: Implementasi Kebijakan, Pengendalian Becak Motor*

## 1. Pendahuluan

Becak termasuk salah satu alat transportasi darat yang masih tradisional, walaupun becak hampir punah dan mulai ditinggalkan oleh masyarakat yang bersifat lebih fleksibel untuk perjalanan jarak pendek dan lokal yang dapat mengangkut penumpang 1-2 orang mendorong, munculnya suatu moda baru di bidang transportasi angkutan umum di berbagai kota di Indonesia salah satunya di kota makassar yang disebut biasa dengan istilah becak bermotor (bentor).

Bentor merupakan alat transportasi yang mempunyai kemampuan menjangkau seluruh wilayah kota/pedesaan, waktu tempuh dan operasi, serta biaya yang terjangkau oleh masyarakat namun keberadaan bentor di Kota Makassar, yang saat ini mulai menyebabkan terjadinya tumpang tindih trayek antara berbagai jenis moda angkutan umum.

Penemuan becak baru yang bertenaga mesin atau banyak juga yang menyebutnya becak motor (bentor) ini merupakan salah satu akibat perubahan pola pikir manusia.

Banyaknya jenis transportasi umum dalam kota membuat Kota Makassar semakin tidak terkendali. Contohnya angkutan umum mikrolet (pete-pete), taxi, ojek, becak, dan yang saat ini ramai di perbicarakan adalah becak motor (bentor).Bentor merupakan transportasi umum yang berbeda dari sepeda motor atau kendaraan bermotor roda dua pada umumnya. Bentor memiliki tiga roda yang mana berbeda dengan sepeda motor yang hanya memiliki dua roda

dan penumpang berada di bagian depan pengendara layaknya angkutan becak. Bentuknya yang seperti itu membuat bentor dapat mengangkut penumpang lebih banyak daripada sepeda motor biasa dan dapat melaju lebih cepat daripada becak.

Munculnya fenomena bentor di Kota Makassar dikarenakan adanya kebutuhan masyarakat yang meningkat di bidang jasa transportasi. Di Kota Makassar sendiri becak motor sudah tidak terkendali dan terkesan sangat semrawut. Berdasarkan data yang dimiliki oleh dinas perhubungan dan polrestabes makassar jumlah bentor yang didata oleh asosiasi bentor sendiri pada tahun 2012 telah mencapai 11.000 unit, di tahun 2017 sudah mencapai 24.000 unit menurut data yang penulis dapatkan dari Dishub kota Makassar.

Pada umumnya, permasalahan transportasi terletak pada ketidak seimbangan antara kebutuhan sarana, prasarana dan fasilitas transportasi, serta pertumbuhan penduduk dan juga perkembangan ekonomi suatu daerah atau wilayah. Di beberapa tempat, bentor sudah beroperasi pada jalan utama, dan menjadi faktor pemicu konflik sosial karena itu, tidak boleh lagi untuk membiarkan bentor seenaknya berputar putar dalam kota di Makassar.

Munculnya bentor di Kota Makassar dikarenakan adanya kebutuhan masyarakat yang meningkat di bidang jasa transportasi. Becak Motor (bentor) adalah modifikasi antara becak dan motor, roda tiga asal Gorontalo, Tenaga yang digunakan yaitu tenaga motor atau mesin.

Kekurangan bentor itu sendiri adalah banyak memerlukan Bahan Bakar Minyak (BBM).Uniknya, ongkos naik bentor berdasarkan kesepakatan dengan penumpang.

Di Kota Makassar dan sekitarnya becak motor telah ditetapkan sebagai kendaraan yang ilegal, berbeda dengan beberapa daerah lain di Indonesia misalnya di Gorontalo. Hal ini disebabkan standar kelaikan kendaraan bermotor yang tidak sesuai dengan undang-undang dan juga dianggap dapat mengganggu dan memusnahkan kendararaan becak kayuh sebagai kendaraan tradisional Kota Makassar, Walaupun ilegal pertumbuhan becak motor semakin pesat dan tidak terkontrol di Kota Makassar tetap digunakan oleh masyarakat sekitar.

Pemerintah daerah Kota Makassar dalam melihat hal ini ikut andil untuk pengendalian tersebut hingga mengeluarkan peraturan Walikota Makassar mengenai Zona wilayah operasional bentor yakni Peraturan Wali Kota Makassar nomor 22 tahun 2012 tentang pengendalian operasional kendaraan bentor. Dalam perwali kendaraan bentor hanya dibolehkan beroperasi di empat kecamatan, yakni Kecamatan Manggala, Tamalate, Biringkanaya dan Kecamatan Tamalanrea.

Peraturan yang ditetapkan oleh walikota Makassar bertujuan untuk mengatur pengguna bentor agar tetap tetib dan mengikuti jalur yang telah ditetapkan, karena keleluasaan para pemilik bentor selama ini dalam mengoperasikan kendaraannya di dalam Kota Makassar dinilai juga

sebagai salah satu penyebab kemacetan.

Pemerintah Kota (Pemkot) Makassar tak berdaya jika harus sendiri menangani aturan tersebut sehingga ditaati oleh pihak yang terkait, terlebih lagi saat ini keberadaan bentor di Makassar dianggap telah melanggar dan mesti ditertibkan langsung oleh Kepolisian dalam hal ini Polisi yang berwenang untuk menertibkan kendaraan di jalan adalah Polisi Lalu Lintas. Selain Kepolisian, Dinas Perhubungan juga ikut bertugas untuk penataan operasi Becak Motor agar tata ruang operasional memperhatikan akses kendaraan umum di wilayah KotaMakassar.Jadi dalam hal ini Kepolisian dan Dinas Perhubungan melakukan koodinasi untuk terealisassinya pengguna bentor yang tertib.

Pasal 48 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah mengatur persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor. Selain itu diatur pula dalam Pasal 49 tentang pengujian Kendaraan Bermotor

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak diatur secara jelas mengenai kendaraan becak motor. Berdasarkan Pasal 47 ayat 1 kendaraan terbagi atas terdiri atas kendaraan bermotordan kendaraan tidak bermotor. Untuk kendaraan bermotor sendiri dikelompokkan berdasarkan jenis seperti : sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus<sup>1</sup>.

Secara teknis becak motor di kota makassar belum di lakukan uji

---

<sup>1</sup> Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan hal 18

kelayakan beroperasi tetapi keberadaannya di tengah-tengah masyarakat sudah sangat menjamur, secara teknis becak motor di kota makassar belum di lakukan uji kelayakan beroperasi tetapi keberadaannya di tengah-tengah masyarakat sudah sangat menjamur..

Berdasarkan data yang dimiliki oleh dinas perhubungan makassar jumlah bentor yang di data oleh asosiasi bentor sendiri pada tahun 2015 bentor di kecamatan tamalate telah mencapai 188 unit.

Di Kota Makassar bentor hanya memiliki payung hukum berupa Peraturan Walikota Makassar No. 22 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Operasional Kendaraan Becak Motor Dalam Wilayah Kota Makassar.

Dalam Peraturan Walikota hanya mengatur ketentuan operasional yang terdapat dalam Pasal2: “Wilayah operasional becak motor ditetapkan pada kawasan Pemukiman Kecamatan Tamalanrea, Pemukiman Kecamatan Biringkanaya, Pemukiman Kecamatan Tamalate dan Pemukiman Kecamatan Manggala”.<sup>2</sup>.

Dengan hadirnya Peraturan Walikota tersebut semestisnya sudah ada batasan yang jelas terhadap ruang lingkup operasional becak motor di Kota Makassar, tapi fakta yang terjadi aktifitas operasional becak motor telah melanggar batasan yang telah ditentukan dalam

Peraturan Walikota No. 22 tahun 2012, banyak yang beroperasi tidak sesuai dengan peraturan Walikota tersebut seperti ruas Jl. AP Pettarani, Jenderal Sudirman, Ratulangi, Termasuk di Jl Urip Sumoharjo. dimana kondisi ini sudah berlangsung lama. Namun, tidak ada upaya penertiban dari pihak terkait. Hal ini menjadi masalah baru yang dihadapi oleh Kota Makassar terkhususnya dibidang transportasi, Dinas Perhubungan Kota Makasar selaku pihak yang bertanggung jawab terhadap masalah transportasi sepertinya belum sepenuhnya efektif dalam menangani masalah opresional becak motor.

Penelitian terdahulu yang dilakukan Oleh Mindara Mindawarni Indah Pada Tahun 2016 Yang Berjudul “Implementasi Kebijakan Pengendalian Becak Motor Di Kota Makassar” dengan menggunakan teori Edward III yang mana wilayah beroprasinya becak motor hanya sebatas di daerah pemukiman atau kompleks perumahan diwilayah kecamatan tertentu.

Berdasarkan permasalahan tersebut di atas, Bertitik tolak dari latar belakang masalah yang ada, Penulis mengadakan penelitian dengan judul **“Implementasi Kebijakan Pengendalian Becak Motor (Bentor) Di Kecamatan Tamalate Kota Makassar”**. Permasalahan yang akan dipecahkan adalah Bagaimana Implementasi Kebijakan Pengendalian Becak Motor (Bentor) Di Kecamatan Tamalate Kota Makassar ? dan Bagaimana Dampak Kebijakan Pengendalian Becak Motor (Bentor) Di Kecamatan Tamalate Kota

---

<sup>2</sup>Mindara Mindawarni Indah. 2016. Implementasi Kebijakan Pengendalian BecakMotorDi Kota Makassar. Hal 17

Makassar. Adapun tujuan dari permasalahan ini yaitu Untuk Mengetahui Implementasi Kebijakan Pengendalian Becak Motor (Bentor) Di Kecamatan Tamalate Kota Makassar, dan Untuk Mengetahui Dampak Kebijakan Pengendalian Becak Motor (Bentor) Di Kecamatan Tamalate Kota Makassar

## **2. TINJAUAN PUSTAKA**

### **a. Kebijakan Publik**

Menurut Easton dalam buku Benadus Luankali kebijakan publik “sebagai alokasi nilai-nilai secara otoritatif untuk keseluruhan masyarakat”<sup>3</sup>.

Hal ini didasarkan pada argumentasi Easton bahwa hanya pemerintah sajalah yang bertindak secara otoritatif terhadap masyarakat secara keseluruhan, oleh karena tindakan pemerintah itu merupakan hasil pilihan untuk berbuat sesuatu.

Menurut Dye dalam buku Sahya Anggara (2014:35) : “ *Public policy is whatever the government choose to do or not to do*” (kebijakan publik adalah apapun pilihan pemerintah untuk melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu).<sup>4</sup>

### **b. Konsep Implementasi**

Menurut Gordon dalam buku Dedi Mulyadi (2015:24), Implementasi berkenaan dengan berbagai kegiatan yang diarahkan pada realisasi program.<sup>5</sup> Dalam hal ini administrator mengatur cara

untuk mengorganisir, menginterprestasikan, dan menetapkan kebijakan yang telah diseleksi.

Lester dan Stewart dalam buku Salahuddin Kusumanegara (2010:97), implementasi adalah sebuah tahapan yang dilakukan setelah aturan hukum ditetapkan melalui proses politik.<sup>6</sup>

### **c. Konsep Implementasi Kebijakan**

Implementasi kebijakan secara sederhana dapat diartikan sebagai proses menerjemahkan peraturan ke dalam bentuk tindakan. Dalam praktiknya implementasi kebijakan merupakan suatu proses yang begitu kompleks bahkan tidak jarang bermuatan politis karena wujudnya intervensi berbagai kepentingan.

Howlett & Ramest dalam buku Leo Agustino (2016:128), mendefenisikan implementasi kebijakan sebagai “*The process whereby programs or policies are carried out; it denoted the translation of plans into practice*”. Proses di mana program atau kebijakan dilakukan; itu menandakan penerjemahan rencana ke dalam praktik.<sup>7</sup>

### **d. Konsep Pengendalian**

Menurut Manullang dalam buku Ahmad Mapaenre (2009:103) sebagai suatu proses untuk menetapkan pekerjaan apa yang sudah dilaksanakan, menilainya, dan bila perlu mengoreksi dengan maksud supaya pelaksanaan

---

<sup>3</sup> Benadus Luankali.2007. analisis kebijakan publik dalm proses pengambilan keputusan. Jakarta hal 1

<sup>4</sup>Sahya Anggara. 2014. *kebijakan Publik*. Bandung. hal 35

<sup>5</sup> Dedi mulyadi. 2015. Studi kebijakan publik dan pelayanan publik. Bandung. Hal 24

---

<sup>6</sup>Salahuddin Kusumanegara.2010. *Model dan Aktor dalam Proses Kebijakan*. Yogyakarta hal 97

<sup>7</sup>Leo agustino. 2016. Dasar-dasar kebijakan publik. Bandung. Hal 128

pekerjaan sesuai dengan rencana semula<sup>8</sup>.

Pengendalian merupakan proses pemantauan, penilaian dan pelaporan rencana atas pencapaian tujuan yang telah ditetapkan untuk tindakan korektif guna penyempurnaan lebih lanjut. Beda pengawasan dengan pengendalian adalah pada wewenang dari pengembang kedua istilah tersebut.

Macam-macam pengawasan dalam buku Ahmad Mapaenre (2009:105), pada dasarnya dikenal ada empat macam pengawasan, yaitu<sup>9</sup>: Pengawasan dari dalam, Pengawasan diluar organisasi, Pengawasan preventif, Pengawasan repressif.

#### **e. Model-model Implementasi Kebijakan**

a) Teori Donald S. Van Meter dan Carl E. Horn dalam buku Leo Agustino (1975)<sup>10</sup> ada enam variabel yang mempengaruhi kinerja implementasi, yakni: 1) Ukuran dan Tujuan Kebijakan, 2) Sumber Daya 3) Karakteristik Agen Pelaksana 4) Sikap atau Kecenderungan (*Disposition*) Para Pelaksana 5) Komunikasi Antar-Organisasi dan Aktivitas Pelaksana 6) Lingkungan Ekonomi, Sosial, dan Politik. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat sebagai berikut:

- |                                 |                |
|---------------------------------|----------------|
| 1) Ukuran dan Tujuan Kebijakan. | Tujuan Kinerja |
|---------------------------------|----------------|

---

<sup>8</sup>Ahmad mappanenre. 2009. Dasar dasar ilmu administrasi dan manajemen. Makassar. Hal 103

<sup>9</sup>Ahmad mappanenre. 2009.opcit hal 105

<sup>10</sup>Leo agustino. 2016. Ibid . Hal 133-136

implementasi kebijakan dapat diukur tingkat keberhasilannya jika-dan-hanya-jika ukuran dan tujuan dari kebijakan memang realistis dengan sosio-kultur yang mengada di tingkat pelaksana kebijakan.

- 2) Sumber Daya. Keberhasilan proses implementasi kebijakan sangat tergantung dari kemampuan memanfaatkan sumber daya yang tersedia. Manusia merupakan sumber daya terpenting dalam menentukan suatu keberhasilan proses implementasi. Tetapi diluar sumber daya manusia, sumber-sumber daya lain yang perlu di perhitungkan ialah sumber daya finansial dan waktu.
- 3) Karakteristik Agen Pelaksana. Pusat perhatian pada agen pelaksana meliputi organisasi formal dan organisasi informal yang akan terlibat pengimplementasian kebijakan publik.
- 4) Sikap atau Kecenderungan (*Disposition*) Para Pelaksana. Sikap penerima atau penolakan dari agen pelaksana akan sangat banyak mempengaruhi keberhasilan atau tidaknya kinerja implementasi kebijakan publik.
- 5) Komunikasi Antar-Organisasi dan Aktivitas Pelaksana. Koordinasi merupakan mekanisme sekaligus syarat utama dalam menentukan keberhasilan pelaksanaan

kebijakan. Semakin baik koordinasi dan komunikasi diantara pihak-pihak yang terlibat dalam suatu proses impelentasi, maka asumsunta kesalahan-kesalahan akan sangat kecil terjadi; dan begitu pula sebaliknya.

- 6) Lingkungan Ekonomi, Sosial, dan Politik. Sejauh mana lingkungan eksternal turut mendorong keberhasilan kebijakan publik yang telah ditetapkan. Lingkungan yang dimaksud termasuk lingkungan sosial, ekonomi, dan politik.
- b) Teori G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rondinelli dalam buku Subarsono (2013:101)<sup>11</sup>, Teori ini berpendapat bahwa terdapat empat kelompok variable yang dapat mempengaruhi kinerja dan dampak suatu program, yakni; 1) kondisi lingkungan; 2) hubungan antar organisasi; 3) sumberdaya organisasi untuk implementasi program; 4) karakteristik dan kemampuan agen pelaksana.

#### **f. Kebijakan Pengendalian Becak Motor Dikota Makassar**

Pengendalian merupakan proses pemantauan, penilaian dan pelaporan rencana atas pencapaian tujuan yang telah ditetapkan untuk tindakan korektif guna penyempurnaan lebih lanjut. Pada peraturan walikota Makassar nomor 22 tahun 2012 pasal 2 berbunyi:

“Wilayah operasional becak motor ditetapkan pada kawasan

Pemukiman Kecamatan Tamalanrea, Pemukiman Kecamatan Biringkanaya, Pemukiman Kecamatan Tamalate dan Pemukiman Kecamatan Manggala”

#### **g. Kerangka Konseptual**

Menyadari peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar, dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Sejak awal becak motor beroperasi di kota makassar sejauh ini belum dilegalkan sehingga adanya (Perwali) Nomor 22 Tahun 2012 yang telah mengatur pengendalian operasional kendaraan bentor dalam wilayah Makassar. Peneliti menggunakan teori Donal Van Meter dan Carl Van Horn.

### **3. METODE PENELITIAN**

Tipe penelitian yang digunakan yaitu tipe penelitian deskriptif dengan metode kualitatif, lokasi penelitian di Kecamatan Tamalate Kota Makassar. Adapun dalam penelitian ini, implementasi akan diukur dengan menggunakan pendekatan proses (*process approach*) yang dikemukakan oleh Van Meter dan Van Horn. Adapun indikator-indikator yang termuat dalam pendekatan proses adalah:

- a. Ukuran dan Tujuan Kebijakan
- b. Sumber Daya.

<sup>11</sup> Subarsono. 2011. Analisis kebijakan public, konsep, teori dan aplikasi Hal 101

- c. Karakteristik Agen Pelaksana
- d. Sikap atau Kecenderungan (*Disposition*) Para Pelaksana
- e. Komunikasi Antar-Organisasi dan Aktivitas Pelaksana
- f. Lingkungan Ekonomi, Sosial, dan Politik.

Selanjutnya data yang diperoleh yaitu melalui metode observasi, wawancara, dan dokumen, untuk memperoleh informasi tentang implemtasi pengendalian kebijakan becak motor (bentor) dikecamatan tamalate kota makassar.

Sumber data yang digunakan berasal dari sumber data primer yang bersumber dari hasil observasi dan wawancara langsung kepada Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Makassar, Pegawai Kantor Kecamatan Tamalate Kota Makassar, Anggota Polisi Lalu Lintas, Masyarakat Yang Menggunakan Becak Motor, Pemilik Becak Motor, sedangkan sumber data skunder diperoleh dari berbagai media seperti buku, jurnal, koran, buletin, undang-undang dan dokumen lainnya. Data yang diperoleh selanjutnya dianalisis dengan teknik analisis data deskriptif kualitatif, model Miles dan Huberman dalam buku sugiyono (2013:245-252)<sup>12</sup>.

Adapun Langkah-langkah analisis data model Miles dan Huberman setelah dilakukannya pengumpulan yaitu: Reduksi data (*Data Reduction*), Penyajian data (*Data Display*), Penarikan kesimpulan/verifikasi (*Conclusion Drawing/verfivation*).

#### 4. PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

Penelitian ini membahas tentang Implementasi Kebijakan Pengendalian Becak Motor (Bentor) Di Kecamatan Tamalate Kota Makassar. Yang mana merupakan fenomena yang sekarang mulai mengganggu lalu lintas di Kota makassar.

Dari hasil penelitan yang dilakukan terkait pengendalian becak motor dikota makakassar terutama dikecamatan tamalate dengan menggunakan teori Van Meter dan Van Horn, Implementasi Kebijakan Pengendalian Becak Motor (Bentor) Di Kecamatan Tamalate Kota Makassar dapat dijabarkan:

##### 1) Standar Dan Sasaran Kebijakan

Kebijakan adalah salah satu rangkaian konsep asas yang menjadi pedoman dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kinerja implementasi dapat diukur tingkat keberhasilannya dari ukuran dan tujuan kebijakan yang bersifat realistis. Apabila standar dan sasaran kebijakan kabur maka akan terjadi konflik diantara para agen implementasi<sup>13</sup>.

Pengendalian becak motor (bentor) saat ini di kota makassar belum memiliki standar kelaikan jalan diliat dari spesifikasinya yang dari rekayasa rumah-rumah sebagai kendaraan bermotor yang beroda tiga untuk angkutan penumpang yang belum cukup aman dimana Dinas Perhubungan dan Kantor

<sup>12</sup> Sugiyono.2013.ibid. Hal 245-252

<sup>13</sup>Subarsono.2011.ibid.hal 99



Kecamatan Tamalate serta Kapolsek Tamalate mereka berpatokan dengan Peraturan Wali Kota no. 22 tahun 2012 tentang pengendalian operasional kendaraan motor becak pada kawasan pemukiman pada kota makassar agar terhindar dari kecelakaan di jalan protokol.

Pemerintah menempatkan satuan Polisi sebagai yang berwenang untuk menegakkan hukum berupa teguran lisan, teguran tertulis atau tilang dan penyitaan bentor sementara itu Dinas Perhubungan berwenang melaksanakan pengawasan terhadap peraturan yang telah ditetapkan dengan tetap berkoordinasi dengan unsur Kepolisian dengan berdasarkan kesepakatan yang telah dibuat antara Kepolisian dan Dinas Perhubungan dan, tujuan bersama yang merupakan standar yang ingin dicapai menjadi suatu motivasi untuk kedua belah pihak yang berkoordinasi, serta komitmen, yang merupakan tingginya partisipasi dan loyalitas kedua belah pihak dalam kegiatan koordinasi.

## **2) Sumber Daya**

Sumber daya alam secara umum adalah keadaan lingkungan dan bahan-bahan mentah yang digunakan manusia untuk memenuhi kebutuhan dan memperbaiki kesejahteraannya<sup>14</sup>.

Keberhasilan proses implemementasi kebijakan sangat tergantung dari kemampuan

memanfaatkan sumberdaya yang tersedia. Manusia merupakan sumberdaya terpenting dalam menentukan suatu keberhasilan proses implementasi. Tetapi diluar sumberdaya manusia, sumberdaya-sumberdaya lain yang perlu diperhitungkan juga, ialah: sumberdaya finansial.

Dalam peningkatan kinerja organisasi memberikan fokus khusus pada sumber daya manusia (pegawai) termasuk aspek-aspek yang berkenaan dengannya. Potensi sumber daya manusia pada hakikatnya adalah merupakan salah satu modal dasar pembangunan nasional, namun selama ini masih dirasakan bahwa potensi sumber daya manusia tersebut belum dapat dimanfaatkan secara optimal mengingat sebagian besar angkatan kerja tingkat keterampilan dan pendidikannya masih rendah.

Untuk sumberdaya manusia dalam melaksanakan pengendalian bentor dikota makassar yaitu pengawasan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Makassar masih belum efektif dalam menanganinya,sebagaimana telah diamanatkan Pada peraturan Walikota Nomor 22 tahun 2012. Sedangkan dari finansial itu sendiri terdiri dari dana pemerintah yang ingin merubah kualifikasi bentor itu sendiri belum berjalan dengan efektif sehingga tidak dapat bersaing di kalangan masyarakat saat ini.

## **3) Karakteristik Agen Pelaksana**

Dalam suatu implementasi kebijakan agar mencapai keberhasilan maksimal harus diidentifikasi dan diketahui

---

<sup>14</sup> Zona referensi. 2019. Pengertian sumber daya alam

karakteristik agen pelaksana yang mencakup struktur birokrasi, norma-norma dan pola-pola hubungan yang terjadi dalam birokrasi semua itu akan mempengaruhi implementasi suatu program kebijakan yang telah ditentukan. Semua Stakeholder harus bekerja sama mulai dari Dinas Perhubungan, Kapolsek Tamalate serta Kantor Kecamatan Tamalate untuk dapat memaksimalkan namun Pemerintah saat ini belum maksimal dalam menerapkan Peraturan Walikota yang ada sehingga berupaya semaksimal mungkin.

Selain itu dinas perhubungan terkendala dengan dana sedangkan dari Kantor Camat Tamalate terkendala dengan Personil mereka yang sudah tidak ada di tempat, serta dari pihak Kepolisian sendiri sejauh ini belum ada kendala dikarenakan bentor yang beroperasi di Kecamatan Tamalate sudah semakin berkurang.

#### **4) Sikap atau Kecenderungan (*Disposition*) Para Pelaksana.**

Arah kecenderungan-kecenderungan pelaksana terhadap ukuran dasar dan tujuan merupakan suatu hal yang penting. Para pelaksana mungkin gagal dalam melaksanakan kebijakan dengan tepat karena mereka menolak tujuan yang terkandung dalam kebijakan tersebut.

Begitupula sebaliknya, penerimaan terhadap ukuran dasar dan tujuan kebijakan yang diterima secara luas oleh para pelaksana kebijakan akan menjadi pendorong bagi implementasi kebijakan yang berhasil dan sikap penerimaan atau

penolakan dari badan pelaksana akan sangat banyak mempengaruhi keberhasilan atau tidaknya kinerja implementasi kebijakan publik. Hal ini sangat mungkin terjadi oleh karena kebijakan yang dilaksanakan bukanlah hasil formulasi pelaksana yang mengenal betul persoalan dan permasalahan yang mereka rasakan.

Sikap penerima atau penolakan dari agen pelaksana akan sangat banyak mempengaruhi keberhasilan atau tidaknya Kinerja Implementasi Kebijakan Publik. Hal ini sangat mungkin terjadi oleh karena kebijakan yang dilaksanakan bukanlah hasil formulasi warga setempat yang mengenal betul persoalan dan permasalahan yang mereka rasakan yang mana pengawasan belum maksimal dikarenakan regulasi dari pemerintah belum jelas, sehingga kurangnya personil pengawasan untuk bentor yang ada dilapangan.

#### **5) Komunikasi Antar-Organisasi dan Aktivitas Pelaksana.**

Dalam hubungan antar organisasi implementasi sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain untuk itu diperlukan koordinasi dan kerjasama antar instansi bagi keberhasilan suatu program.<sup>15</sup>

Dalam suatu organisasi, tiang dasarnya adalah prinsip pembagian kerja (*Division of labor*). Prinsip pembagian kerja ini adalah maksudnya jika suatu organisasi diharapkan untuk dapat berhasil dengan baik dalam usaha mencapai tujuannya, maka hendaknya lakukan pembagian kerja. Dengan pembagian

---

<sup>15</sup>Subarsono. 2011. Ibid. hal 100

kerja ini diharapkan dapat berfungsi dalam usaha mencapai tujuannya, maka hendaknya lakukan pembagian kerja.

Koordinasi merupakan mekanisme sekaligus syarat utama dalam menentukan keberhasilan pelaksanaan kebijakan. Koordinator sangat penting dalam suatu usaha agar ada yang mampu memimpin dan mengatur serta mengarahkan pelaksanaan untuk menghasilkan suatu tindakan yang seragam dan harmonis pada sasaran yang telah ditentukan.

Dalam dimensi ini peneliti menggunakan aspek yaitu komunikasi antar organisasi atau kerja sama antara instansi yang Pasalnya penertiban becak tak hanya melibatkan satu Dinas pemerintahan, melainkan lintas sektor yang juga memiliki tanggungjawab untuk menertibkan becak agar dalam pengoperasian becak motor merupakan salah satu hal yang bagus dalam menjalankan tugas dan tanggungjawab walaupun yang membedakan masing-masing ada tugas dan wewenang dijalankan.

Satuan Lalu Lintas Kota Makassar dengan Dinas perhubungan Kota Makassar dapat diketahui untuk managgulangi becak motor di kota Makassar perlu koordinator untuk memimpin terlaksananya suatu koordinasi. Karena koordinator merupakan salah satu fungsi manajemen untuk melakukan berbagai kegiatan agar tidak terjadi kekacauan.

Percekcokan, kekosongan kegiatan, dengan jalan saling menyesuaikan diri atau tugasnya dengan anggota atau satuan

organisasi lainnya agar anggota atau satuan organisasi tersebut tidak berjalan sendiri-sendiri. Oleh sebab itu konsep kesatuan tindakan merupakan inti dan dapat mempengaruhi koordinasi.

#### **6) Lingkungan Ekonomi, Sosial, dan Politik.**

Lingkungan ekonomi adalah ilmu yang mempelajari perilaku atau kegiatan manusia dalam memanfaatkan Sumber Daya Alam (SDA) dan lingkungannya yang terbatas sehingga fungsi atau peranan SDA dan lingkungan tersebut dapat dipertahankan dan bahkan penggunaannya dapat ditingkatkan dalam jangka panjang atau berkelanjutan.

Lingkungan sosial adalah lingkungan yang di dalamnya menggambarkan suasana sosial maupun suasana fisik, dimana manusia hidup dan bertumbuh kembang didalamnya,. Lingkungan sosial dapat berupa dalam wujud kebudayaan diajarkan kepada seorang individu, ,maupun berdasarkan pengalaman seorang individu atau mungkin interaksi sosial yang terjalin.

Politik lingkungan ini dibutuhkan agar kita dapat merujuk pada kajian intelektual tentang fenomena-fenomena lingkungan yang terjadi. Entah itu relasi antar masyarakat dengan lingkungan, kebijakan-kebijakan pemerintah dalam menanggapi masalah lingkungan.

Dapat disimpulkan bahwa Kinerja dari suatu kebijakan akan dipengaruhi oleh konteks social, ekonomi serta politik dari tempat kebijakan tersebut dijalankan, Se jauh

mana lingkungan eksternal turut mendorong keberhasilan kebijakan publik yang telah ditetapkan. Lingkungan yang dimaksud termasuk lingkungan sosial, ekonomi, dan politik.

Berdasarkan hasil dari penelitian yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa kondisi ekonomi, social dan politik dari pemilik bentor dimana pemerintah belum memberikan ruang atau mawadahi sebuah transportasi agar bisa bersaing dengan pengguna angkutan umum lainnya.

## **5. PENUTUP**

### **a. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat disimpulkan bahwa Implementasi Kebijakan Pengendalian Becak Motor (Bentor) Di Kecamatan Tamalate Kota Makassar belum berjalan dengan baik serta di keseluruhan Kota Makassar Pengoperasiannya belum berjalan secara maksimal.

Berlandaskan Model Implementasi Kebijakan Van Meter Van Horn melalui beberapa variable yang diyakini dapat mempengaruhi implementasi dan kinerja kebijakan. Adapun model Van Meter Van Horn yaitu: 1) Standard an sasaran kebijakan 2) Sumber daya 3) Karakteristik Agen Pelaksana 4) Sikap atau Kecenderungan (*Disposition*) Para Pelaksana 5) komunikasi Antar-Organisasi dan Aktivitas Pelaksana 6) Lingkungan Ekonomi, Sosial, dan Politik. Hanya saja dalam pelaksanaannya terdapat kekurangan yang dapat dibenahi sehingga dapat berjalan secara maksimal. Dampak yang ditimbulkan dalam

Pengendalian Kebijakan Becak Motor (Bentor) saat ini yaitu kurangnya pengawasan sehingga masih banyaknya bentor yang belum menaati arus lalu lintas yang dapat menimbulkan kemacetan Kota Makassar.

### **b. Implikasi**

Hasil penelitian tentang implementasi kebijakan merupakan bukti ilmiah. Model implementasi kebijakan van meter dan van horn menetapkan beberapa variable yang diyakini dapat mempengaruhi implementasi dan kinerja kebijakan.

### **c. Saran**

Adapun saran yang diberikan oleh peneliti adalah sebagai berikut:

- 1) Meningkatkan pengawasan oleh Dinas Perhubungan dan Kasat Lantas dilapangan terhadap bentor agar tidak melanggar rambu lalu lintas yang ada.
- 2) Memberikan sosialisasi oleh Dinas Perhubungan dan Kasat Lantas secara merata tentang pelarangan pengoperasian bentor di kota makassar.

## **6. REFERENSI**

### **Sumber Buku**

Abdul WahabSolichin. 2012. *Analisis kebijakan dari formulasi ke penyusunan*.

*Model-model implementasi kebijakan publik*. Bumi aksara Jakarta

AgustinoLeo. 20016. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik (Edisi Revisi)*.Alfabeta.Bandung.

AnggaraSahya. 2014. *Kebijakan Publik*.Pustaka Setia. Bandung.

Badjuri Abdulkahar, teguh yuwono. 2003. *Kebijakan Publik Konsep Dan Strategi*.cetakan kedua. Semarang.

DunWilliam N. 1999. *Pengantar analisis kebijakan publik*.Universitas Gadjah Mada.Yogyakarta.

Gaffar Affan dkk. 2016. *Otonomi daerah dalam negara kesatuan*. Pustaka.

Pelajar.Yogyakarta.HikmawatiFenti. 2017. *Metodologi Penelitian*. PT Raja Grafindo Persada. Depok

KusumanegaraSalahuddin.2010. *Model dan Aktor dalam Proses Kebijakan Publik*.Gava Media. Yogyakarta.

LuankaliBernadus.2007. *Analisis kebijakan publik dalam proses pengambilan keputusan*. Alfabeta. Jakarta.

MappaenreAhmad. 2009. *Dasar Dasar Ilmu Administrasi Dan Manajemen*.Badan Penerbit UNM. Makassar.

MulyadiDedi. 2015. *Studi kebijakan publik dan pelayanan publik*. Alfabeta.Bandung.

Nawawi Ismail. 2009. *Public policy*, analisis, strategi advokasi teori dan praktek.PMN.Surabaya.

Nugroho D Riant. 2003. *Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi, Dan Evaluasi*. PT Elex Media Komputindo. Jakarta

Syamsu Alam Andi dkk. 2012. *Studi Analisis Kebijakan Konsep,Teori Dan Aplikasi SampelTeknik Analisa Kebijakan Pemerintah*. Pt Refika Aditama.Bandung.

Subarsono. 2011. *Analisis Kebijakan Publik Konsep, Teori Dan Aplikasi*.Pustaka pelajar. Yogtakarta.

Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*.ALFABETA.Bandung.

### **Sumber Hukum**

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Walikota Makassar Nomor 22 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Operasional Becak Motor

### **Sumber Skripsi**

Mindara Mindawarni Indah. 2016. Universitas Hasanuddi. *Implementasi Kebijakan Pengendalian Becak Motor Di Kota Makassar*.

Andi Fajar Anas. 2017. Universitas Hasanuddi. *Pengendalian Becak Motor Sebagai Angkutan UmumDi Kota Makassar*

### **Sumber Jurnal**

Herlinah Johar. Aspek Hukum Tentang Pengendalian Operasional Transportasi Becak Motor Dalam Wilayah KotaMakassar

Qamal. Universitas Indonesia Timur. *Koordinasi Kepolisian Dan Dinas Perhubungan DalamPenertiban Becak Motor Di Kota Makassar*.

### **Sumber internet**

zonareferensi.com/pengertian-sumber-daya-alam.2019

